Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 22. d. 1 września 1921 r.

71.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10/VIII 1921 r. № O.—88, w sprawie zmiany Regulaminu Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego.

Na miejsce Regulaminu Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego z dnia 22 października 1919 r. (Dz. U. M. K. Ż. № 11 z dnia 10 grudnia 1919 r. p. 2), który niniejszem traci moc obowiązującą, wprowadzam dla tejże Komisji następujący Regulamin:

REGULAMIN

Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego.

Art. 1. Komisja do spraw przebudowy warszawskiego węzła kolejowego powołana na mocy decyzji Ministra Kolei Żelaznych jest organem

doradczym i opinjodawczym przy Ministrze, mającym za zadanie rozpatrywanie warunków technicznych, projektów, ogólnych kosztorysów i planów robót dotyczących przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, podlegających zatwierdzeniu Ministra Kolei Żelaznych lub wymagających uzgodnienia z innemi Ministerstwami i z Magistratem m. st. Warszawy.

Art. 2. W skład Komisji wchodzą następujące osoby:

1) Przewodniczący.
2) 5 członków powołanych przez Ministra Kolei Żelaznych, w tem jeden jako zastępca przewodniczącego.
3) Dyrektorowie Departamentów Budowy i Utrzymania Kolei, Ruchu oraz Mechanicznego i Zasobów Ministerstwa Kolei Żelaznych lub ich stali zastępcy.
4) Stali przedstawiciele Ministerstw: Skarbu, Spraw Wojskowych i Robót Publicznych po jednym z każdego Ministerstwa i stały przedstawiciel Magistratu m. st. Warszawy.

Art. 3. Oprócz osób wymienionych w art. 2 w posiedzeniach Komisji biorą udział z głosem decydującym Prezes Dyrekcji Budowy i Prezes Dyrekcji kolejowej warszawskiej lub ich zastępcy; a na zaproszenie Przewodniczącego także przedstawiciele innych niewymienionych wyżej Ministerstw przy rozpatrywaniu spraw, do nich się odnoszących.

Art. 4. W sprawach natury finansowej bierze udział w Komisji na zaproszenie Przewodniczącego, Dyrektor Departamentu Finansowego, zaś w sprawach natury prawnej Naczelnik Wydziału Jurysdykcyjnego Ministerstwa Kolei Żelaznych lub ich stali zastępcy.

Art. 5. Przewodniczący Komisji ma prawo zapraszać na posiedzenia Komisji rzeczoznawców z głosem doradczym.

Art. 6. Przewodniczącego Komisji i jego zastępcę z pośród członków Komisji wymienionych a w art. 2 ustęp 2 mianuje Minister Kolei Żelaznych. Stałych zastępców Dyrektorów Departamentów i Naczelnika Wydziału Jurysdykcyjnego wymienionych w art. 2 ustęp 3 i art. 4 wyznacza Minister Kolei Żelaznych na wniosek odnośnych Dyrektorów Departamentów.

Art. 7. Komisja rozpatruje w zakresie swej kompetencji sprawy, skierowane do niej przez Ministra i Departamenty Ministerstwa Kolei Żelaznych oraz wniesione przez Przewodniczącego Komisji.

Art. 8. Komisja rozpatruje sprawy należące do jej kompetencji albo w pełnym swym składzie, wskazanym w art. 2, 3 i 4, albo w składzie zmniejszonym a mianowicie w składzie członków wymienionych w art. 2 ustęp 1, 2 i 3 oraz w art. 3 i 4, bez udziału przedstawicieli innych Ministerstw.

Art. 9. W zakres działalności Komisji w pełnym składzie wchodzi rozpatrywanie ostateczne wszystkich ważniejszych projektów i warunków technicznych, dotyczących przebudowy węzła kolejowego warszawskiego jako to:

a) ogólne warunki techniczne projektowania i wykonania przebudowy,
b) ogólny projekt przebudowy,
c) projekt mostów przez Wisłę,
d) projekty mostów i wiaduktów kamiennych, żelazobetonowych i żelaznych o otworach przewyższających w oddzielnych przęsłach 10, 15 wzgl. 50 m.

e) projekty przęseł zwodzonych,
f) projekty tunelów,
g) ogólne projekty stacji,
h) ogólne projekty warsztatów dla naprawy taboru,
i) projekty elektryfikacji węzła kolejowego warszawskiego,
j) ogólny projekt zaopatrzenia w wodę węzła stacji,
k) projekty dworców, budowli i urządzeń dla węzła warszawskiego, które wymagają uzgodnienia z innemi Ministerstwami lub Magistratem m. st. Warszawy,
l) wszelkie sprawy techniczne, posiadające dla przebudowy węzła warszawskiego znaczenie zasadnicze lub ogólne, skierowane lub wniesione do Komisji w porządku wskazanym w art. 7.

Art. 10. W składzie zmiejszonym Komisja rozpatruje następujące sprawy:

a) ogólny plan wykonania robót z rozkładem ich na poszczególne lata i z rozdziałem co do zakresu i granic terytorjalnych tychże na roboty, które wykonać ma Dyrekcja Budowy i te, które jako związane z eksploatacją mają być poruczone Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej,
b) szczegółowe plany wykonania bardziej skomplikowanych robót,
c) plany stopniowego wykonania projektów.
d) ogólne zasady i szkice ważniejszych projektów przed przystąpieniem do ich szczegółowego opracowania,
e) dane o postępie robót przedstawiane perjodycznie przez Dyrekcję Budowy i Warszawską Dyrekcję kolejową,
f) kosztorys ogólny przebudowy i kosztorysy na poszczególne roboty, o ile te ostatnie okażą się niezbędnemi dla rozpatrzenia planów robót na poszczególne lata,
g) sprawy techniczne nie posiadające dla przebudowy węzła warszawskiego znaczenia zasadniczego lub ogólnego (art. 9 p. 1) lecz wymagające szczegółowego rozpatrzenia lub uzgodnienia (patrz art. 17).

Art. 11. Komisja w pełnym lub zmniejszonym składzie zbiera się w miarę potrzeby conajmniej jednak raz na miesiąc.

Art. 12. Na posiedzeniach Komisji referują sprawy członkowie jej, wyznaczeni przez Przewodniczącego.

Art. 13. Do ważności uchwał komisji pełnej lub zmiejszonej niezbędną jest obecność conajmniej 5-ciu członków z ogólnej liczby 9, wskazanych w art. 2 pp. 1, 2 i 3, w tem przynajmniej jeden z wymienionych w art. 2 i 3.

Uchwały Komisji zapadają większością głosów, w razie równości głos Przewodniczącego przeważa.

Art. 14. Uchwały Komisji podlegają decyzji Ministra Kolei Żelaznych i po ich zatwierdzeniu są przesyłane odpowiednio do ich treści Departamentom Ministerstwa do załatwienia.

Art. 15. Przewodniczący Komisji kwalifikuje do rozpatrzenia Komisji w pełnym lub w zmniejszonym składzie wniesione sprawy i ustala porządek dzienny posiedzenia Komisji, rozdziela referaty, wyznacza posiedzenia Komisji, przewodniczy obradom, przedstawia do zatwierdzenia Ministra zapadłe uchwały i sposób załatwienia spraw przebudowy wymagających uzgodnienia z innemi Ministerstwami i z Magistratem m. st. Warszawy, znosi

się bezpośrednio z Departamentami Ministerstwa Kolei Żelaznych we wszystkich sprawach przebudowy, oraz w sprawach o charakterze informacyjnym także z innemi Ministerstwami, z Magistratem m. st. Warszawy, z Dyrekcją Budowy i Warszawską Dyrekcją kolei państwowych i załatwia sprawy bieżące Komisji.

Art. 16. Przewodniczący Komisji i jego zastępca mają prawo kontrolowania stanu robót około przebudowy węzła warszawskiego, dokonywują w razie potrzeby oględzin robót na miejscu i uwagi swoje komunikują Ministrowi Kolei Żelaznych i Departamentowi Budowy i Utrzymania kolei.

Art. 17. Projekty wszelkich robót w węźle kolejowym warszawskim w granicach ustalonych dla obszaru węzła z wyjątkiem bieżących robót konserwacyjnych, winny być wykonywane z wiedzą Komisji, wszystkie zaś ważniejsze projekty winny być w Komisji na podstawie przedstawianych ogólnych szkiców uzgadniane.

Uwaga. Granice węzła obecnie ustalone są następujące:

na	linji	Wiedeńskiej	na	kilometrze	292,0
„	„	Kaliskiej	„	„	204,1
„	„	Mławskiej	„	„	114,8
„	„	Wileńskiej	„	„	14,0
„	„	Brzeskiej	„	„	26,6
„	„	Kowelskiej	„	„	30,6

Art. 18. Przewodniczący Komisji i jego zastępca otrzymują za swoje czynności stałe wynagrodzenie. Członkom Komisji mogą być wydawane jednorazowe wynagrodzenia od posiedzenia i za polecone im referaty.

Wysokość wynagrodzenia zależy od decyzji Ministra Kolei Żelaznych.

Art. 19. Kancelarję Komisji prowadzi się przy Dyrekcji Budowy.

Minister:
(—) *Jasiński*

72.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych Oddział dla Małopolski we Lwowie z dn. 25/VI 1921 r. № Dz. I. 8397/2/21 w sprawie podwyższenia mnożnika dla obliczania dodatku drożyźnianego.

Rada Ministrów uchwałą z dnia 20/VI b. r. podwyższyła mnożnik dla obliczenia dodatku drożyźnianego z ważnością od 1 czerwca 1921 r. dla wszystkich funkcjonarjuszów państwowych:

w	pierwszej	klasie	miejscowości	z	525	na	580,
„	drugiej	„	„	„	472	„	525,
„	trzeciej	„	„	„	420	„	470,
„	czwartej	„	„	„	367.5	„	400 a
„	piątej	„	„	„	315	„	330.

Poleca się Dyrekcji, aby w myśl tej uchwały bezzwłocznie wydała zarządzenie co do wypłaty uzupełnienia dodatku drożyźnianego za miesiąc czerwiec 1921 r. w stosunku do podwyższonej stopy mnożnika.

Przyznany uchwałą Rady Ministrów z dnia 13/IV 1921 r. (rozporządzenie Min. Kol. Żel. z dnia 19/IV 1921 r. L. A. 5260/21) pracownikom kolejowym, zatrudnionym stale w Warszawie i Łodzi, dodatek wyrównawczy w wysokości 1/5 przypadającego dodatku drożyźnianego, należy od dnia 1 czerwca wypłacić według podwyższonej stopy.

W sprawie uzupełnienia djet, ryczałtów, godzinowego obowiązuje aż do dalszego zarządzenia rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 20/XII 1920 r. (Dz. Ust. № 5, poz. 26), ogłoszone w Dzien. Urzęd. Min. Kol. Żel. № 5.

Minister:
(—) *Jasiński*

Załącznik
do L. M. K. Ż. Dep. I. 8397/2/21.

TABELA

dodatków drożyźnianych dla klas miejscowości od I do V

(ważna od 1 czerwca 1921 r.)

Dodatek drożyźniany wynosi dla samotnych miesięcznie w markach polskich:

Mnożnik		580	525	470	400	330	696	630
Stopień i wysokość płacy		Klasa miejscowości						
		I	II	III	IV	V	w Warszawie	w Łodzi
1	3200	18560	16800	15040	12800	10560	22272	20160
2a	2600	16588	15015	13442	11440	9438	19906	18018
2b	2350	15672	14186	12700	10808	8917	18806	17023
3	2100	14616	13230	11844	10080	8316	17540	15876
4	1600	12992	11760	10528	8960	7392	15591	14112
5	1300	11310	10238	9165	7800	6435	13572	12285
6	1100	10208	9240	8272	7040	5808	12250	11088
7	950	9367	8479	7591	6460	5330	11241	10175
8	800	8352	7560	6768	5760	4752	10023	9072
9	700	8120	7350	6580	5600	4620	9744	8820
10	650	7540	6825	6110	5200	4290	9048	8190
11	600	6960	6300	5640	4800	3960	8352	7560
12	550	6380	5775	5170	4400	3630	7656	6930
13	500	5800	5250	4700	4000	3300	6960	6300
14	450	5220	4725	4230	3600	2970	6264	5670
15	400	4640	4200	3760	3200	2640	5568	5040

Dodatek ten podwyższa się we wszystkich stopniach płacy miesięcznej jadnakowo o marek polskich:

Grupa rodzinna	Klasa miejscowości						
	I	II	III	IV	V	w Warszawie	w Łodzi
Mała rodzina . .	2320	2100	1880	1600	1320	2784	2520
Średnia rodzina .	4060	3675	3290	2800	2310	4872	4410
Duża rodzina . .	5800	5250	4700	4000	3300	6960	6300

Załącznik

do art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie djet i kosztów podróży pracowników kolejowych.

T A B E L A

djet normalnych i zmniejszonych z uzupełnieniem 470 % względnie 400 %.

(ważna od 1 czerwca 1921 r.).

Stopień płacy	Djety normalne					Djety zmniejszone				
	Wysokość djet normalnych	Uzupełnienie 470%	Razem	Uzupełnienie 400%	Razem	Wysokość djet zmniejszonych	Uzupełnienie 470%	Razem	Uzupełnienie 400%	Razem
1, 2	70	329	399	280	350	52.50	246.75	299	210	263
3	60	282	342	240	300	45	211.50	257	180	225
4	50	235	285	200	250	37.50	176.25	214	150	188
5, 6	40	188	228	160	200	30	141.00	171	120	150
7, 8, 9 .	35	164.50	200	140	175	26.25	123.37	150	105	131
10, 11, 12, 13	24	112.80	137	96	120	18	84.60	103	72	90
14, 15	20	94	114	80	100	15	70.50	86	60	75

73.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych Oddział dla Małopolski we Lwowie, z dnia 9/VI 1921 r. № I. 10557/2/21 w sprawie zmian postanowień o djetach i kosztach podróży pracowników kolejowych.

Z powołaniem na rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 25 czerwca 1921 r. L. I. 8397/21 w sprawie podwyższenia mnożnika dla oznaczenia dodatku drożyźnianego od dn. 1 czerwca 1921 r. zawiadamia Min. Kol. Żel., że w Dzienniku Ustaw R. P. № 66, poz. 422 ex 21 ogłoszone jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 czerwca r. b., które zmienia niektóre postanowienia o djetach i kosztach podróży pracowników kolejowych **z ważnością od dn. 1 czerwca 1921 r.**

Rozporządzenie to opiewa:

422.

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 30 czerwca 1921 roku

w przedmiocie ustalenia wysokości djet, wynagrodzenia rozjazdowego oraz zwrotu kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych.

Na mocy postanowień o normowaniu wynagrodzeń niestałych i ubocznych, zawartych w ustawie z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych (Dz. Ust. R. P. № 65, poz. 429—436) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenia z dnia 5 sierpnia 1920 r. w sprawie djet i kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych oraz pracowników kolejowych (Dz. Ust. Rz. P. № 74 i 88, poz. 507 i 577) jakoteż z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych i konduktorskich za czas spędzony w służbie przy parowozie i przy pociągach (Dz. Ust. R .P. № 99, poz. 660 i 661) oraz z dnia 2 czerwca 1921 r. w sprawie wynagrodzenia funkcjonarjuszów poczt ruchomych (Dz. Ust. Rz. P. № 57, poz. 359) ulegają następującym zmianom:

§ 2 Uzupełnienie djet normalnych, przewidziane w art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 74, poz. 507) i w art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnie 5 sierpnia 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 88, poz. 577), następuje wedle każdoczesnego mnożnika dla oznaczenia dodatku drożyźnianego w miejscowości, do której funkcjonarjusz państwowy wyjeżdża w sprawach służbowych.

Stopa jednak tego uzupełnienia nie może być na obszarze b. zaborów austrjackiego i rosyjskiego — niższa od równoczesnego mnożnika, ustalonego dla miejscowości klasy trzeciej, a na obszarze b. dzielnicy pruskiej — od równoczesnego mnożnika, ustalonego dla miejscowości klasy czwartej.

§ 3. Przy podróżach do miast Warszawy i Łodzi przyznawać się będzie nadto dodatek w wysokości jednej piątej części uzupełnienia djet normalnych, obliczonego według zasad § 2 niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Uzupełnienie wynagrodzeń drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie przy parowozie, ustalone w art. 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 99, poz. 660), drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach, ustalone w art. 4 rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 99, poz. 661) oraz funkcjonarjuszów poczt ruchomych za czas, spedzony przy konwoju poczty w pociągach, ustalone w art. 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 czerwca 1921 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 57, poz. 359) następuje:

a) na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austrjackiego według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości, zaliczonych do klasy III dodatku drożyźnianego,

b) na obszarze b. dzielnicy pruskiej — według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości, zaliczonych do klasy IV dodatku drożyźnianego.

§ 5. Ustęp pierwszy artykułu 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 1920 r. w sprawie djet i kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych (Dz. Ust. Rz. P. № 74, poz. 507) otrzymuje następujące brzmienie:

„Przy przesiedleniach służbowych, zarządzonych z urzędu, przyznaje się należycie udokumentowane faktyczne koszta, które jednak nie mogą przewyższać u funkcjonarjuszów samotnych jednomiesięcznego uposażenia, dla utrzymujących do 4 członków rodziny dwumiesięcznego uposażenia, a dla utrzymujących więcej niż 4 członków rodziny trzymiesięcznego uposażenia (płaca zasadnicza łącznie ze wszystkimi dodatkami)".

§ 6. Artykuł 8 cytowanego w poprzednim paragrafie rozporządzenia otrzymuje następujące brzmienie:

„W wyjątkowych wypadkach mogą być urzędnikom przyznane za zgodą Ministra Skarbu tytułem zwrotu kosztów przesiedlenia rzeczywiście poniesione wydatki, o ile będą należycie udokumentowane, także i ponad normy ustalone w paragrafie poprzednim".

§ 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1921 r.; z dniem tym traci moc obowiązującą rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. № 5, poz. 26).

Prezydent Ministrów:
Witos

Minister Skarbu:
Steczkowski

Minister Poczt i Telegrafów:
Stesłowicz

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt*

Minister b. Dzielnicy Pruskiej:
Dr. J. Trzciński

Ministerstwo Kolei Żelaznych zwraca uwage. że postanowienia zawarte w § 5 i § 6 powyższego rozporządzenia Rady Ministrów odnoszą się tylko do funkcjonarjuszów państwowych.

Uzupełnienie ryczałtów na wyjazdy dla pracowników kolejowych, przewidziane w odnośnych rozporządzeniach Ministerstwa Kolei Żelaznych, następuje:

a) na obszarze był zaboru rosyjskiego i austrjackiego według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości, zaliczonych do klasy III, zaś

b) na obszarze był. dzielnicy pruskiej—według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości, zaliczonych do klasy IV dodatku drożyźnianego.

Minister:
(—) *Jasiński*

74.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 18/VIII 1921 r. № VI 6086/27/21 w sprawie zabezpieczenia bocznic kolejowych.

Przy projektowaniu urządzeń zabezpieczających bocznice odgałęziające się na szlaku od toru głównego należy przestrzegać następujące przepisy:

1. Bocznice winny mieć tor odwodowy odgałęziający się w kierunku ku torowi głównemu możliwie bezpośrednio przed rozjazdem zwrotnicy na torze głównym.

2. Zwrotnicę w torze głównym należy zaopatrzyć zamkiem pojedynczym w torze odwodowym zamkiem podwójnym. Zamki winny mieć zamykane okrywy ochronne.

3. Celem zabezpieczenia ruchu pociągów należy na stacji obsługującej — jeżeli linja jest dwutorowa — zaś w obydwóch stacjach między któremi leży bocznica — jeżeli linja jest jednotorowa — ustawić sygnały wyjazdowe w kierunku wyjazdu na bocznicę.

a) jeżeli bocznicę obsługują pociągi wyłącznie do tego celu przeznaczone, powracające do stacji obsługującej, należy miedzy sygnałami a kluczem kontralnym zamku na zwrotnicy odwodowej stworzyć zależność umożliwiającą ustawienie sygnału na „wolna droga", tylko wówczas, gdy klucz kontralny jest pod zamknięciem stacji obsługującej, lub pod zamknięciem obydwóch stacji między któremi leży bocznica, zależnie od tego czy linja jest dwu lub jednotorową. Zasadniczo nie należy dopuszczać na linji dwutorowej powrotu pociągu z bocznicy do stacji po torze niewłaściwym. W razie konieczności odstąpienia od tej zasady należy uzyskać zezwolenie Ministerstwa Kolei Żelaznych,

b) jeżeli bocznicę obsługują pociągi stale kursujące na danej linji winien być prócz przepisanej pod a) zależności między sygnałami a kluczem kontralnym, który w wypadku b) winien być umieszczony w pobliżu zwrotnic bocznicy, wypełniony warunek umożliwiający ustawienie sygnału na „wolna droga" dopiero wówczas gdy pociąg, obsłużywszy bocznicę, przybył na stację i został zabezpieczony sygnałem wjazdowym.

4. Na szlakach podzielonych na odstępy należy odgałęzienie bocznic projektować — o ile możności — w pobliżu posterunków odstępowych, a przy opracowaniu projektu zabezpieczenia uwzględnić sygnały odstępowe i dostosować przepisy zawarte w punkcie 3-im do warunków jakim winna odpowiadać blokada linjowa.

5. Zabezpieczenie bocznic na linjach nie zaopatrzonych w sygnały wjazdowe może być ograniczone do zamknięcia zwrotnicy w torze głównym i odwodowym.

6. Jeżeli po wjeździe pociągu na bocznicę ruch pociągów na linji głównej nie ma uledz przerwie, należy do zabezpieczenia bocznic stosować takie urządzenia jak przy rozgałęzieniach linji na szlaku.

7. Projekty zabezpieczenia bocznic podlegają zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych i należy je przedkładać w 2 egzemplarzach, a mianowicie:

a) plan sytuacyjny bocznicy 1:1000 z oznaczeniem długości torów, oraz nachylenia bocznicy i toru głównego,
b) plan sytuacyjny dotyczącej części szlaku 1:25000 ze stacjami między któremi leży bocznica, z oznaczeniem kilometrów zwrotnic wjazdowych, głównego budynku stacyjnego, przystanków, posterunków odstępowych, odgałęzień linji, bocznic istniejących i bocznicy projektowanej, sygnałów w stacjach i na szlaku, oraz oznaczeniem nachylenia toru głównego,
c) tablicę zamknięć.

8. Urządzenia nie odpowiadające powyższym przepisom, lecz zapewniające bezpieczeństwo ruchu, winny być przekształcone tylko w wypadkach wymagających zmiany tych urządzeń np. przy przebudowie bocznic, wrazie budowy na danym odcinku drugiego toru, lub bocznicy nowej i t. p.

Projekty przekształceń istniejących urządzeń nie odpowiadających wymogom bezpieczeństwa ruchu należy bezzwłocznie opracować i przedłożyć do zatwierdzenia Ministerstwu Kolei Żelaznych.

Minister:
(—) *Jasiński*

75.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 1/VIII 1921 r. № 2716/III/21 w sprawie zmiany postanowienia o ograniczeniu odpowiedzialności kolei w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austrjackich.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. Pr. z 1919 r. № 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Hadlu zarządzam co następuje:

Ograniczenie odpowiedzialności kolei w myśl ustępu II, 10) rozporządzenia z dnia 15 października 1919 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austrjackich (Dz. U. № 83 z 1919 r., poz. 456), ostatnio przedłużone rozporządzeniem z dnia 6 maja 1921 r. do końca czerwca 1921 r. (Dz. U. z 1921 r. № 50, poz. 308) przedłuża się do końca września 1921 r. z tą zmianą, że przy zgłoszeniu roszczenia w Austrji odszkodowanie nie może przekraczać kwoty dziesięciu koron austrjackich za 1 kilogram, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 20 marek polskich za 1 kilogram.

Minister:
(—) *Jasiński*

76.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych T-wu Przemysłu Węglowego w Polsce, Sp. Akcyjna, z dn. 1/VIII 1921 r. № IV/11752/29/21 w sprawie nadania p. Edwardowi Dąbkowskiemu prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji w kierunkach poniżej wyszczególnionych.

Na mocy art. 29 Dekretu „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych i t. d." wydanego przez Naczelnika Państwa w dn. 7/II 1919 r. (Dziennik Praw № 14 poz. 162) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem p. Edwardowi Dąbkowskiemu, działającemu z ramienia Towarzystwa Przemysłu Węglowego w Polsce Sp. Akc. i zamieszkałemu w Warszawie, ul. Nowowiejska № 14 prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji w Zagłębiu Dąbrowskiem, mianowicie: Trzebinia—Sławków — Ząbkowice — Siewierz — Olkusz—Sławków—Strzemieszyce—Gołonóg—Dąbrowa—Będzin—Grodzisk — Wojkowice — Neudek w kierunku Tarnowic; Będzin — Czeladź w stronę Bytomia; Będzin — Sosnowice — Niwka — Jaworzno — Chrzanów — Trzebinia; Sławków — Burki, Granica — Niwka — Mysłowice, Dąbrowa — Niemce—Granica i Dąbrowa—Sosnowice, przyczem Ministerstwo Kolei Żelaznych przyjmuje do wiadomości zobowiązanie Towarzystwa z dn. 22 lipca r. b. i przedłożenie kwitu № 616 Kasy M. K. Ż. z opłaty 2880 marek.

Projektowane linje ogólnej długości wraz z warjantami około stu osiemdziesięciu ośmiu kilometrów przechodzić będą przez Województwa Kieleckie i Krakowskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych zawiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu jednego roku.

Minister:
(—) *Jasiński*

ZAWIADOMIENIA.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Mianowania:

Minister Kolei Żelaznych rozporządzeniem z dnia 30/VI 1921 r. mianował:

1) D-ra Inż. Langroda Adolfa, radcę ministerjalnego i inspektora przy Departamencie — Inspektorem w V stopniu służbowym urzędników państwowych w Departamencie Mechanicznym i Zasobów.
2) Inż. Włodka Kazimierza, st. referenta i kierownika Wydziału 18 — Naczelnikiem Wydziału w V stopniu służbowym urzędników państwowych w Departamencie Ruchu.
3) Inż. Sołtyńskiego Gustawa, st. radcę P. K. P. i inspektora przy Departamencie—inspektorem w V stopniu służbowym urzędników państwowych w Departamencie Finansowym.

4) Eborowicza Szymona, st. referenta M. K. Ż. — inspektorem przy Departamencie z pozostawieniem dotychczasowych funkcji służbowych i dotychczasowego uposażenia — w Departamencie Ruchu.
№ T. 832/21.

Przydzielenia do stałej służby.

Minister Kolei Żelaznych rozporządzeniem z dnia 7/VI 1921 r. przydzielił do stałej służby w M. K. Ż.

1) Moskwę Henryka, st. inspektora P. K. P. przy równoczesnem mianowaniu go inspektorem przy Departamencie w II stopniu płacy pracowników kolejowych — w Departamencie Ruchu.
2) D-ra Leona Boryńskiego, st. radcę P. K. P. w dotychczasowym stopniu płacy pracowników kolejowych — w Departamencie Prawno-Likwidacyjnym.
№ T. 749/21.

Poruczenie kierownictwa.

Minister Kolei Żelaznych rozporządzeniem z dnia 31/VII 1921 r. poruczył:

1) Świergockiemu Leopoldowi, st. referentowi w M. K. Ż. kierownictwo Wydziału Budżetowego (8) w Departamencie Finansowym.
№ T. 779/21.

Zwolnienia:

Minister Kolei Żelaznych zwolnił ze służby w M. K. Ż.

1) Rozporządzeniem z dnia 10/VI 1921 r., Goreckiego Antoniego, st. kancelistę w Wydziale Kontroli Ministerjalnej na własną prośbę przy równoczesnem przeniesieniu do służby w Dyrekcji P. K. P. w Krakowie.
№ Pr. 1399/21.

2) Rozporządzeniem z dnia 22/VI 1921 r., Inż. Woźniaka Mieczysława, referenta w Departamencie Mechanicznym i Zasobów na własną prośbę.
№ Pr. 1542/21.

3) Rozporządzeniem z dnia 30/VI 1921 r., Jagiełłę Józefa, sekretarza w Departamencie Przewozowo-Taryfowym na podstawie art. 42 i 45 „Tymczasowych przepisów służbowych dla urzędników państwowych".
№ T. 658/21.

4) Rozporządzeniem z dnia 10/VII 1921 r., Lisieckiego Władysława urzędnika nieetatowego w Wydziale Kontroli Ministerjalnej na własną prośbę.
№ Pr. 1844/21.

5) Rozporządzeniem z dnia 14/VII 1921 r., Życzyńską Zofję, kancelistkę w Departamencie Finansowym — na własną prośbę.
№ Pr. 1875/21.

6) Rozporządzeniem z dnia 26/VII 1921 r., Groer Romanę, st. kancelistkę w Departamencie Ruchu na podstawie art. 42 u. a. T. P. S. dla U. P.
№ Pr. 1990.

7) Rozporządzeniem z dnia 29/VII 1921 r., Zagnera Antoniego, urzędnika nieetatowego w Departamencie Prawno-Likwidacyjnym na własną prośbę.
№ Pr. 2049/21.

Zmarli:

1) Inż. Pastenazi Juljusz, st. referent w Departamencie Budowy i Utrzymania Kolei—dnia 17/VII 1921 r.

W Dyrekcjach Kolei Państwowych.

Mianowania:

Szeliski Stanisław, st. rewident kolei państwowych — kierownikiem działu dla kontroli wpływów stacyjnych w Wydziale finansowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

L. I. 9772/3/21.

Inż. Wirion Adam, z Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie — kierownikiem Wydziału studjów tejże Dyrekcji.

L. Dz. 6047/3/21.

D-r Opolski Jan — Naczelnym Lekarzem w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

L. T. 809.

Kahl Zygmunt, naczelnik działu komunikacji zagranicznych w Wydziale dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — wicedyrektorem Wydziału dochodów tejże Dyrekcji.

Wróblewski Władysław, nadzorca toru — naczelnikiem Urzędu ruchu w Lesznie Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

L. Dz. I. 3483/3/21.

Inż. Aleksander Kaniewski — wicedyrektorem Wydziału drogowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

L. Dz, I. 8951/3/21.

Jan Kołodziejski, pomocnik naczelnika działu ogólnego Wydziału ruchu Dyrekcji Warszawskiej — naczelnikiem tegoż działu.

L. Dz. I. 9690/3/21.

Powierzenie kierownictwa.

Inż. Marjanowi Widawskiemu, kierownikowi działu w Wydziale technicznym Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, powierzono kierownictwo Wydziału gospodarczego tejże Dyrekcji.

L. Dz. I. 5375/3/21.

Przeniesienia:

Inż. Polkowski Czesław, pomocnik nacz. warszt. z Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie do Wydziału mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

L. I. 9936/3/21.

Ludwik Poniński, Naczelnik Działu Ogólnego Wydziału Ruchu Dyrekcji Warszawskiej — do Departamentu Administracyjnego Ministerstwa Kolei Żelaznych w dotychczasowym charakterze i stopniu płacy.

L. Dz. I. 9690/3/21.

Zakaz przyjęcia.

Kazimierza Kusibę, b. instruktora współdzielczego powiatowego Związku Komunalnego w Opatowie nie wolno w jakimkolwiek charakterze przyjmować do służby kolejowej.

O ile został przyjęty, należy go natychmiast ze służby zwolnić.

L. T. 616/21.

Zwolnienia:

Triska Gustaw, st. rewident i naczelnik urzędu ruchu w Dziedzicach — na własną prośbę.

L. I. 9547/21.

Bryling Wiktor, pełnomocnik do spraw gruntowych w Wydziale prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, z dniem 1 czerwca r. b. — na własną prośbę.

L. Dz. I. 10064/3/21.

Inż. Szpakowski Mieczysław, kierownik działu technicznego i warsztatowego Wydziału mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, z dniem 1 lipca r. b. — na własną prośbę.

L. Dz. I. 8557/3/21.

D-r Słupnicki Gustaw, naczelnik działu karno-dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, z dniem 1 lipca r. b. — na własną prośbę.

№ T. 900.

Unieważnienia:

Legitymację urzędniczą № 154, wydaną przez Dyrekcję Pocztowej Kasy Oszczędności w Warszawie na imię Celiny Drzażdżyńskiej, urzędniczki tejże Dyrekcji, uprawniającą do 50% ulgi w opłatach za przejazd kolejami państwowemi, jako zaginioną, niniejszym unieważnia się.

№ 2945/III/13.

Legitymację urzędową № 87, wydaną przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów w dniu 6 maja 1920 r. na imię Seweryny Łagunowej, urzędniczki tegoż Ministerstwa, uprawniającą do 50% ulgi w opłatach na przejazd kolejami państwowemi, jako zaginioną, niniejszym unieważnia się.

№ 2479/III/13.

Zezwolenie na zmianę nazwiska.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych na zasadzie art. 1 ustawy z 24 października 1919 r. Dz. U. R. P. № 88, poz. 478 udzieliło p. Leonowi Bethowi, radcy Min. Kol. Żel. w Warszawie, zezwolenie na zmianę nazwiska rodowego Beth na nazwisko Boryński.

KONKURSY:

na posadę naczelnika działu statystyki w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja średnie (pożądane akademickie) i dłuższa praktyka w służbie ruchu oraz

gruntowna znajomość statystyki i zasad gospodarki wagonowej i parowozowej.

Termin składania podań do dnia 20 września 1921 r.

L. Dz. I. 10255/3/21.

na posadę naczelnika ajencji celnej I-szej klasy na st. Zdołbunowo Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, dłuższa praktyka w ajencjach celnych.

Termin składania podań do dnia 20 września 1921 r.

L. I. 8352/3/21.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 14803